

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Goetheplatz 9B, 99423 Weimar

Stadt Weimar  
Stadtentwicklungsamt  
Verkehrsplanung  
Herrn Dunkel  
Schwanseestr. 17  
99421 Weimar

**Kreisverband Weimar  
Stadtratsfraktion Weimar**

**Andreas Leps**  
Geschäftsstellenleiter

Goetheplatz 9b  
99423 Weimar  
Tel: +49 3643 4902405  
Fax: +49 3643) 902087  
[www.gruene-weimar.de](http://www.gruene-weimar.de)

Weimar, 02.03.2009

## **Stellungnahme Verkehrsentwicklungsplan**

Sehr geehrter Herr Dunkel,  
Sehr geehrte Damen und Herren,

Bündnis 90/DIE GRÜNEN begrüßen die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplan sehr. Der alte Plan von 1993 entsprach nach über 15 Jahren nicht mehr der Entwicklung der Stadt und der Rahmenbedingungen. Wir haben mit anderen lange darauf gedrungen, diese wichtige Fachplanung zu aktualisieren. Im Rahmen von Ausschüssen, der Lenkungsgruppe und des Verkehrsforums haben wir versucht, an der Erarbeitung der Fortschreibung mitzuwirken. Wir wollen jedoch die Gelegenheit nutzen, die uns eingeräumt wurde, und eine schriftliche Stellungnahme vorlegen. Diese Stellungnahme ersetzt die vorläufige vom 26.02.09.

### Zur Verkehrsprognose

Die Analyse des Verkehrsaufkommens in Weimar (u.a. Grafik S.73) belegt, daß seit dem Jahr 2000 das gesamte Verkehrsaufkommen nur gering gestiegen ist. Auch der Bevölkerungsanstieg in Weimar scheint gebremst, in 2008 schrumpfte die Bevölkerung, wenn auch nur gering. Die Umlandgemeinden, darüber sind sich die Prognosen einig, werden schrumpfen. Insgesamt wird für das Untersuchungsgebiet eher von einem moderaten Bevölkerungsrückgang auszugehen sein, die Bevölkerung insgesamt wird altern. Im Ergebnis bleibt daher unklar, warum von einer Erhöhung der Fahrtenzahlen ausgegangen wird. Die Erklärung der Übernahme von Zahlen aus dem Verkehrsmodell Thüringen ist für Bündnis 90/DIE GRÜNEN nicht aussagekräftig genug.

## Fußverkehr

Zu Recht wird gefordert, insbesondere auf den Plätzen, den Belangen der Zu-Fuß-Gehenden gerechter zu werden. Dazu zählt eine ausreichende Breite der Fusswege, sichere und einfache Querungen der Straßen, Vorrang an Umsteigeplätzen wie Fallerslebenstraße, Goetheplatz oder Bahnhof, eine Oberflächengestaltung, die auch das Befahren mit Kinderwagen oder Rollstuhl zulässt sowie fußgängerfreundliche Ampelschaltungen.

Wir bedauern, dass Konzepte wie Shared Space für das konfliktfreiere Miteinander der Verkehrsteilnehmer nicht viel stärker in den VEP eingegangen sind.

## Fahrradverkehr

Zurecht wird festgestellt, daß trotz vorhandenem Konzept das Radverkehrsnetz löchrig ist. Wichtige Wegebeziehungen werden durch Hauptverkehrsstraßen oder die Fußgängerzone unterbrochen. Viele Ortsteile sind für Radnutzer nicht oder nicht ausreichend mit der Innenstadt verbunden, untereinander oft noch weniger.

Ein wichtiges Ziel der Radverkehrsplanung muß es sein, alle Schulen sicher per Rad erreichbar zu machen.

Es fehlen Fahrradabstellanlagen an den Standorten der Bauhaus-Universität, der Musikhochschule und den meisten weiterführenden Schulen. Am Hauptbahnhof sind die Stellplätze knapp, in der Innenstadt sind keine überdachten Stellplätze vorhanden, wären aber am Goetheplatz wünschenswert. Die Abstellbügel, die in der Innenstadt weit verbreitet sind, werden z.B. gut angenommen.

Ein großes Problem für den Radverkehr ist die Topographie. Die Fahrradmitnahme in den Stadt- und Regionalbussen könnte hier Abhilfe schaffen, u.a. nach Belvedere (Musikgymnasium), Schöndorf, Weimar-Nord oder Ettersburg.

Die Bahnlinie stellt für den Radverkehr eine Barriere dar, der immer noch geschlossene Rastenberger Tunnel muß dringend wieder geöffnet werden.

Das Radverkehrskonzept muß aktualisiert werden und wichtiger, konsequent umgesetzt werden, Fahrradfahren ist in Weimar immer noch eher Last als Lust.

Wir fordern eine Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr, mindestens in der Zeit von 20 bis 8 Uhr, besser von 18 bis 10 Uhr. Von 10 bis 18 Uhr muss das zu-Fuss-gehen Vorrang haben.

Der Analyse der kurz- mittel- und langfristigen Maßnahmen für den Radverkehr ist wenig hinzuzufügen. Je schneller diese Maßnahmen ergriffen werden, umso besser. Ein Winterdienst findet auf Radwegen praktisch nicht statt, dies sollte außerdem geändert werden.

## ÖPNV

Obwohl das Netz der Stadtbusse in den letzten Jahren etwas ausgedünnt wurde, hat es seine Qualitäten, aber auch seine Mängel. Neben der Fahrradmitnahme sind fehlende Anschlüsse am Hauptbahnhof besonders in den Abendstunden und fehlende Nachtbusse, auch und insbesondere in die Ortsteile zu nennen. Der Umlauftakt muss für mehrere Linien und für die Nebenzeiten wieder erhöht werden. Es sollte eine bessere Vernetzung mit den Regionalbuslinien erfolgen, Stadtbusse müssen bis Mellingen oder Kromsdorf fahren, und so Regionallinien ergänzen oder ersetzen. Völlig mangelhaft ist die Einbindung des Weimarer

Landes in den Verkehrsverbund Mittelthüringen. Parallelverkehre mit den Regionalbussen sind zu minimieren, eine gemeinsame Verkehrsbetriebsstruktur könnte dies erleichtern. Die Attraktivität der Umsteigeplätze Bahnhof und vor allem Goetheplatz muß erhöht werden. Der Autoverkehr ist hier vor allem als den Umsteigevorgang störend und gefährdend zu identifizieren.

#### Schienenverkehr

Mit der Fertigstellung der ICE-Strecke Berlin-Nürnberg über Erfurt wird Weimar sehr viel weniger direkte Fernverbindungen haben. Dies muß unbedingt vermieden werden. Die Mitte-Deutschland-Bahn muß ergänzend ausgebaut werden, um hier einen S-Bahn-ähnlichen Verkehr mindestens zwischen Erfurt-Weimar-Jena, besser unter Einbeziehung von Ilmenau, Eisenach und Gotha, bzw. Apolda und Gera zu verwirklichen. Auf der Relation Erfurt-Weimar-Jena sollte in den Hauptverkehrszeiten ein Takt von 20 Minuten angestrebt werden. Wir treten nachdrücklich dafür ein, wenn es denn dazu kommen sollte, die dann geringere Belegung mit Fernverkehrszügen zu nutzen, um zusätzliche Nahverkehrshalte, etwa in Tröbsdorf und am Waldschlößchen einzurichten.

#### Ruhender Verkehr

Im Analyseteil wird deutlich dargestellt, daß in der Kernstadt Parkflächen in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen. Für einige Wohngebiete und einige Ortsteilen (wie den Kern Oberweimars) gilt dies jedoch noch nicht. In Bahnhofsnähe fehlen Abstellmöglichkeiten für PKWs und Busse, dem könnte durch eine Nutzung des ehem. Bahngeländes mit Zufahrt von der Rießnerstraße abgeholfen werden.

#### Altstadt

Die Altstadt sollte vom Autoverkehr möglichst komplett verschont bleiben. Bewohner der Altstadt werden von Autolärm und Feinstaub belastet, Touristen fühlen sich durch Autoverkehr eher verdrängt. Auch der ruhende Verkehr, insbesondere auf dem Herderplatz trägt nicht zur Attraktivität der Innenstadt bei. Außer Parkplätzen für Anwohner und Behinderten sollten keine Parkplätze auf dem Herderplatz erhalten bleiben.

Die Geleitstraße sollte als faktische Weimarer Kneipenmeile, ab 18 Uhr und am Wochenende maximal verkehrsberuhigt werden, d.h. Schrittgeschwindigkeit und Vorrang für Fußgänger und „Kneipentische“.

#### Burgplatz

Hier ist der Vorschlag des VEP ein aus unserer Sicht unzureichender Kompromiß. Die Durchfahrt ist konsequent zu unterbinden.

#### Goetheplatz

Der Goetheplatz ist der zentrale Umsteigepunkt für den ÖPNV in Weimar. Jedes durchfahrende Fahrzeug wirkt hier störend. Dringende Maßnahmen zur weiteren Verkehrsberuhigung sollten mindestens zu den Hauptumsteigezeiten ergriffen werden.

Bündnis 90/DIE GRÜNEN sind für die Realisierung des Planfalles D des Verkehrskonzeptes Innenstadt: Freie Fahrt für Anwohner und Lieferanten, Taxis, ÖPNV und Radfahrer. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Sophienstiftsplatzes kann und muß hier der durchfahrende Verkehr verringert bzw. unterbunden werden. Durch den Autoverkehr werden die Umsteigenden massiv gestört und gefährdet. Die langen Wartezeiten an den Ampeln tragen zu einer nicht geringen Rotläuferquote bei. Der Goetheplatz muß für Fußgänger unbedingt attraktiver und sicherer werden.

#### Wielandplatz

Der Wielandplatz stellt für Fußgänger und Radfahrer eine hohe Hürde dar, die dringend verändert werden muß. Der Übergang sollte, wie im VEP vorgeschlagen, verschoben werden. Eine Befahrbarkeit vom Frauenplan zur Amalienstraße und umgekehrt für Radfahrer muß gewährleistet werden.

#### Sophienstiftsplatz

Der Sophienstiftsplatz stellt den Stand der Verkehrsplanung von vor 35 Jahren dar, und kann heutigen Verkehrsströmen nicht gerecht werden. Ein umfassender Umbau ist notwendig. Seltsamerweise wird auch im vorliegenden Entwurf des VEP immer nur ein Rumpfplatz betrachtet: In die Planung muß auch die Fallerslebenstraße unbedingt einbezogen werden. Eindeutig ist, daß ein Kreisverkehr an dieser Stelle den Belangen insbesondere des Fuss- und Fahrradverkehrs entgegensteht.

Unser Vorschlag ist ein Straßenkreuz, eine Überlagerung zweier Straßenzüge: Die Öffnung der Fallerslebenstraße für Busse, Taxen, Radfahrer, in den Goetheplatz schafft eine Verbindung zwischen Regionalbusbahnhof und Stadtbussen. Die zweite Linie für den MIV verläuft aus der Gropiusstraße kommend in die Coudray- und/oder Erfurter Straße. Abbiegeverkehre in Fallerslebenstraße und/oder Heinestraße werden unterbunden, außer für Anlieger-/Lieferverkehr. Mit dieser Lösung wird den Belangen von Fußgängern und Radfahrern ebenso Rechnung getragen wie einer Trennung des ÖPNV vom MIV auf dem Goetheplatz. Ein städtebaulicher Wettbewerb, der auch alle angrenzenden Straßen mit einbezieht, wird von uns als sinnvoll erachtet.

#### Motorisierter Individualverkehr

Es bleibt festzuhalten, daß der weit überwiegende Teil des Verkehrs in Weimar hausgemacht ist, also Quell- und Zielverkehr. Der Anteil von Durchgangsverkehr beträgt je nach Straße 5-20 %. Auf Grundlage dessen muß vorrangig versucht werden, den Quell- und Zielverkehr durch geeignete Maßnahmen zu verringern. Ein Setzen auf externe Lösungen, wie eine Umfahrung wird an der Menge des Quell- und Zielverkehrs wenig ändern.

Demzufolge lehnen Bündnis 90/DIE GRÜNEN einen weiteren Straßenneubau als einen Teil einer Umfahrung ab. Es existiert für den Durchgangsverkehr eine leistungsfähige Umfahrung in Ost-West-Richtung: Die A4. Die B7 sollte ab Umpferstedt auf die A 4 geleitet werden, die B87 ebenfalls, um das Ilmtal zu entlasten. Die B85 sollte von Norden kommend bis Troistedt über die jetzige Umfahrung, die dann alte Trasse der B7 bis Nohra geleitet, dann Richtung Bad Berka geführt werden. Die B 87 könnte ab Legefild auf die Trasse der jetzigen B 85, oder ab Ausfahrt Nohra mit der B 85 zusammen nach Bad Berka geführt werden. Die B7

könnte ab Nohra wieder auf die Trasse der jetzigen B7 einschwenken. Für den Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung stehen die B 85 bis zum sog. „Kreisel“, bzw. die Ettersburger Straße bis zur Umfahrung zur Verfügung, sodann über die Umfahrung in Richtung Nohra auf die BAB 4, oder weiter Richtung Bad Berka. Dem innerstädtischen Quell- und Zielverkehr ist mit einer Umfahrung nicht beizukommen. Verlagerungseffekte werden dazu führen, daß zwar die hochbelasteten Straßenzüge Jenaer Straße und Ebert-Straße eine Entlastung erfahren (wenn auch so gering, dass sie diese kaum spürbar werden wird), aber andere Straßen, wie Bodelschwingh-, Buttstedter oder Erfurter Straße höher belastet werden. Im Zusammenhang mit den notwendigen Eingriffen in Natur und Landschaft kommen wir zu der Einschätzung, daß nur die Variante 0+ von uns befürwortet wird. Quell- und Zielverkehr soll nicht nur verlagert, sondern möglichst verringert werden. Die Variante 0+ steht für einen Verzicht auf einen Straßenneubau bei gleichzeitigen Verkehrslenkungsmaßnahmen. Neben den obigen Verlegungen der Bundesstraßen muß der als besonders störend empfundene Schwerverkehr in den Nachtstunden unterbunden werden.

Eine wie auch immer geartete Süd-Ost-Umgehung wird von uns als unnötig abgelehnt.

Eine Verringerung der Geschwindigkeit im bebauten Bereich ist vor allem für die Sicherheit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer wichtig. Dies kann durch Tempo 30-Zonen, in der Innenstadt auch Tempo 20, durch weniger Schilder (Rechts-vor-Links) oder bauliche Maßnahmen, z.B. an den Ortseingängen der Ortsteile erreicht werden.

Für weitere Information oder Details stehen wir gern, auch im Gespräch, zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



i.A. Andreas Leps  
Geschäftsstellenleiter

PS: Diese Stellungnahme ist die gemeinsame Stellungnahme von Bündnis 90/DIE GRÜNEN Kreisverband und Stadtratsfraktion Weimar sowie der GRÜNEN LIGA Region Weimar e.V. – Netzwerk Ökologischer Bewegungen.